

Graham-Paige Model 97 Supercharged Cabriolet by Saoutchik 1938

MOTORNYTT onsdag 6 november
Föregående måndag 4 november

1. Volvo slår 15 år gammalt USA-rekord
2. Mer effekt till Tesla Model S
3. Jobbigaste problemet med Tesla Model 3 är löst
4. Porsche 911 snart med manuell låda – entusiasterna jublar
5. Henrik Fiskers nya grepp: "Leasa min elbil med app"
6. Lightyear One är världens mest aerodynamiska bil
7. Är det här världens snyggaste elbil?
8. Kompakt suv för små passagerare
9. Mercedes driver med BMW:s stora grill
10. Inför motorvägsavgifter även i Sverige
11. Tekniska museet deltar i veteranrally
12. Lambrettafabrikens hundkoja
13. Belgisk Standard
14. Grattis Pontiac Grand Prix!
15. Reglementet för Formel 1 från 2021 presenterat i Austin…

1. Volvo slår 15 år gammalt USA-rekord

Redaktören bytbil

2019-11-02

”Våra bilar imponerar på amerikanska köpare”



Volvo Cars slår ett 15 år gammalt försäljningsrekord i USA i oktober. Märket säljer 8807 bilar och ökar med 20 procent. Vårt sortiment fortsätter att imponera på amerikanska köpare, säger USA-vd:n Anders Gustafsson.

Det har hunnit gå nästan 65 år sedan den första Volvon såldes i USA, men det svenska märket verkar långt ifrån pensionsmässigt. 1955 var PV444 den första Volvo-modellen som importerades till USA och markerade den svenska biltillverkarens ankomst till Nordamerika. Den var för den amerikanska marknaden utrustad med en 70-hk fyrcylindrig motor. Även då kunde kunder välja europeisk leverans.

64 år senare slår Volvo nya försäljningsrekord efter några mindre framgångsrika år. Under oktober månad noterade Volvo den bästa försäljningen sedan 2004, då gamla XC90-modellen var het i USA. Under oktober sålde Volvo 8807 bilar och ökade med 20 procent. Bakom den bästa försäljningssiffran på 15 år ligger tre modeller.

XC90 var den mest populära bilen i oktober och sålde 2 720 bilar, en ökning med 18,2 procent jämfört med oktober 2018. XC60 var tvåa med 2 285 bilar och den USA-producerade S60 trea med 2 193 sålda fordon.



– Vårt sortiment fortsätter att imponera på amerikanska köpare. Volvo Cars har gjort en försäljningsökning under tjugo av de senaste tjugofem månaderna, säger Anders Gustafsson, vd och koncernchef, Volvo Car USA & Senior Vice President Americas.

Även i Sverige hade Volvo en framgångsrik månad inför skattehöjningen vid nyår. Främst var det bensin- och dieselbilar som ökade. Totalt sålde Volvo 5125 bilar i Sverige under oktober. På modelltoppen fortsätter Volvo S/V60 som Sveriges mest populära bil med 1 878 registreringar. På tredje plats finns XC60 med 1 246 registreringar, och på sjätte plats återfinns S/V90 med 1.074 registreringar.

– Vi ser en bra höst på den svenska marknaden, med starka registreringssiffror och flera bilmodeller i toppen. Det visar hur omtyckta våra bilar är både bland privat- och företagskunder, säger Fredrik Isakson, försäljningsdirektör på Volvo Car Sverige.



RECHARGE

2. Elon Musk fixar mer effekt till Tesla Model S

Av Pär Brandt, Publicerad i dag, 14:45

Siffrorna i Top Gears dragrace mellan Porsche Taycan Turbo S och Tesla Model S ifrågasätts. Men Top Gear slår tillbaka – liksom Elon Musk.

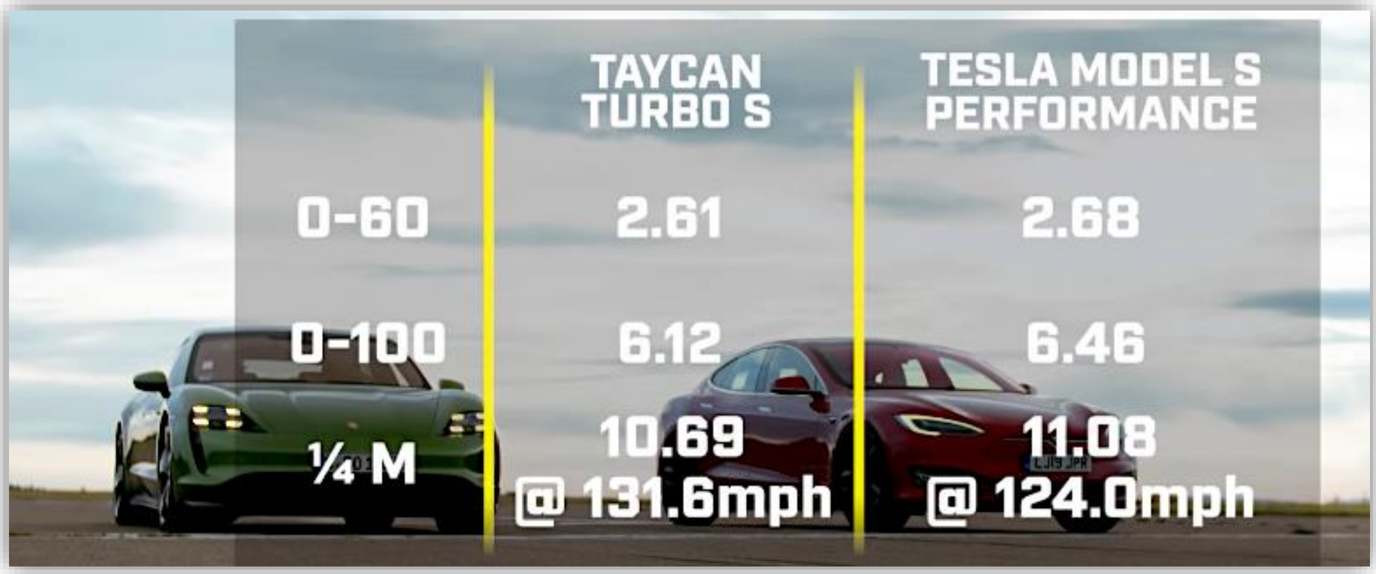


Brutalt snabba båda två, men bara en kan vara snabbast.

Både Porsche Taycan Turbo S och Tesla Model S Performance Ludicrous+ har ohyggligt snabb acceleration. Vilken av dessa två elbilar som är snabbast kan tyckas vara av mindre praktisk betydelse men det har blivit veckans stora snackis på nätet.

Som ni minns började kraftmätningen för några veckor sedan när tyska Vox Auto Mobil arrangerade ett dragrace mellan Taycan Turbo S och Tesla Model S P100D. Flygfältet man körde på var dock blött, greppet begränsat och Teslabilen var inte av senaste (starkaste) modell. Här vann Porsche, med ganska tydlig marginal.

För några dagar sedan följde brittiska Top Gear upp med ett eget test där Taycan Turbo S möter en Tesla Model S Performance Ludicrous+. Som vi ser i bilden nedan från Top Gears video så är Porsche snabbast även denna gång.



Här är de tider som Top Gear redovisade i sin film.
Men tiderna för Teslan är hämtade från ett tidigare test.

Men det dröjde inte länge förrän Top Gears dragrace ifrågasattes, bland annat av YouTube-kanalen DragTimes som kallade siffrorna för fake news. Siffrorna är nämligen exakt desamma som Top Gear publicerat vid ett tidigare test – vilket är osannolikt och i så fall påhittat?

Dessutom kastade sig Elon Musk in i debatten – som alltid haft ett horn i sidan till Top Gear – och meddelade i ett twitterinlägg att Tesla Model S ska få en uppgradering av programvaran. Denna uppgradering ska öka toppeffekten med 50 hk och enligt Elon Musk göra att "Model S ska klå Taycan Turbo S med en större marginal".

Senare under torsdagen gav Top Gear fler detaljer på sin sajt och kommenterade även uppgifterna på sajten Jalopnik. Enligt Top Gear så körde man fem dragrace mellan Taycan och Model S, samtliga gånger vann Porsche. De tider man redovisade för Tesla Model S Performance Ludicrous+ var hämtade från ett tidigare test. I själva verket så presterade Teslan något sämre tider i dragracet mot Porschen.

I sitt svar till Jalopnik skriver Top Gear följande:

"The best figures we recorded for the Taycan Turbo S were:
0-60: 2.61
0-100: 6.12
¼ mile: 10.69s @ 131.6 mph
The best figures we recorded for the Tesla Model S Performance were:
0-60: 2.83
0-100: 6.64
¼ mile: 11.23s @ 123.2 mph
The numbers we posted in the video for the Tesla were:
0-60: 2.68
0-100: 6.46
¼ mile: 11.08s @ 124.0 mph
These were numbers we recorded in a Model S on a previous occasion. We ran them because these are the best figures we've achieved in a Model S to date so we know that's what the car is capable of."

Den sista frågan som fortfarande är obesvarad är huruvida Top Gear använde launch control på Tesla Model S Performance Ludicrous+. I videon syns det att Top Gear använde launch control på Porschen, men det framgår inte om man använde samma funktion på Teslan.

Enligt YouTubekanalen DragTimes så indikerar karossrörelserna på Teslan att den inte startade med launch control.

Något säger oss att diskussionerna på nätet kommer att fortsätta. Och kanske är det så att Tesla Model S Performance Ludicrous+ kan få övertaget, när uppdateringen med 50 extra hk genomförs?

FILMER: ***https://youtu.be/F28i1D1OJ5o***
https://youtu.be/lE9eJtG8jaU

Porsche Taycan petar Tesla Model S från tronen i nytt dragrace

Dragrace: Nya Porsche Taycan Turbo S möter Tesla Model S P100D – vem vinner?



Pär Brandt

RECHARGE

3. Elon Musk lovar: Jobbigaste problemet med Tesla Model 3 är löst

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-11-01, 06:25

Ska ha "förbättrats ordentligt", enligt Teslachefen.



Tesla Model 3 har klättrat i statistiken och lockar många elbilsköpare trots att den är relativt dyr. Vår genomgång av de betyg Model 3-ägarna satt på sina bilar visade att de allra flesta är riktigt nöjda.

Men det finns framför allt ett område där Model 3-ägarna klagar ganska högljutt (om ordvitsen tillåts) och det är på ljudnivån. Bilen upplevs som bullrig på svensk asfalt och det är också något auto motor & sports testlag kritiserat.

På en direkt fråga från en användare på Twitter svarar Elon Musk att ljudnivån ska ha "förbättrats ordentligt" i de bilar som byggs nu. Om vi får tro Teslachefen själv ska alltså ljudnivån vara lägre nu än i de bilar som byggdes tidigare, men vi får inte veta exakt vilka förbättringar Tesla gjort.

Tesla gör inte som andra biltillverkare och samlar ihop flera uppdateringar till ett så kallat "ansiktslyft" några år efter att bilen lanserades. Istället görs flera små ändringar med tiden, både när det gäller bilens hårdvara och mjukvara.

Bullernivån i Tesla Model 3 har också fått flera företag att lansera produkter på eftermarknaden för att sänka ljudnivån.

Ett bullertest som Teslaentusiasten Björn Nyland gjort på Youtube avslöjade att Model 3 har en betydligt högre bullernivå än exempelvis Nissan Leaf och Volkswagen e-Golf. Allra bäst var Audi e-tron, Tesla Model X och Jaguar I-Pace.

Car	Season	Surface	Tires	Size	80 km/h	100 km/h	120 km/h	Avg
Audi e-tron	Winter	Wet	Nokian R3	255/55-19	60,0	63,0	65,8	62,9
Tesla Model X	Winter	Dry	Nereus NS806	275/45-20	63,0	65,0	68,0	65,3
Jaguar I-Pace	Winter	Wet	Continental VC6	255/50-20	63,1	65,4	68,1	65,5
Jaguar I-Pace	Winter	Dry	Nereus NS806	245/55-19	63,0	66,0	68,0	65,7
VW e-Golf	Winter	Wet	Continental VC7	205/55-16	64,7	66,0	68,3	66,3
Nissan Leaf 40 kWh	Winter	Wet	Continental VC6	215/50-17	64,9	66,7	69,0	66,9
Kia e-Niro	Winter	Wet	Nokian R3	215/55-17	64,8	66,8	69,3	67,0
Kia Soul 30 kWh	Winter	Dry	Nokian R3	205/60-16	64,9	67,1	69,8	67,3
BMW i3s 120 Ah	Winter	Dry	Nokian R3	155/70-19	64,8	66,8	71,0	67,5
VW e-Golf	Winter	Dry	Hankook	205/55-16	65,0	68,0	70,0	67,7
VW e-Crafter	Winter	Wet	Nokian CR3	205/75-16	65,6			65,6
Hyundai Kona	Winter	Wet	Nokian R3	215/55-17	65,7	67,9	70,3	68,0
Tesla Model 3 LR Performance	Winter	Wet	Gripmax SP	235/40-19	66,2	68,3	69,5	68,0
Mitsubishi i-MiEV	Winter	Wet	Continental VC6	175/55-15	65,0	68,2	71,2	68,1
Hyundai Ioniq	Winter	Dry	Nokian R3	205/55-16	65,7	68,4	70,5	68,2
Tesla Model 3 LR Dual Motor	Summer	Dry	Nokian R3	235/45-18	66,2	69,1	71,3	68,9
VW e-Up	Winter	Dry	Pirelli Ice Zero Fr	175/65-14	66,3	69,3	71,3	69,0
Tesla Model 3 LR Performance	Winter	Dry	Nokian R3	235/35-20	67,2	68,8	71,0	69,0
Fiat 500e	Winter	Wet	Nereus NS805+	195/55-15	66,9	70,4	73,1	70,1
Nissan e-NV200 40 kWh	Winter	Wet	Continental VC6	185/65-15	68,9	71,7	74,0	71,5

Ljudnivå i ett antal elbilar, mätta av Björn Nyland.



Ägarna avslöjar: Så är livet med Tesla Model 3



Erik Söderholm

4. Porsche 911 snart med manuell låda – entusiasterna jublar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-11-02, 08:26

Blir kostnadsfritt tillval.



En utrotningshotad inredningsdetalj dyker snart upp i senaste generationen av Porsche 911 – nämligen en manuell växelspak.

Porscheentusiasterna har väntat tålmodigt på att senaste 911-modellen ska lanseras med manuell låda och nästa år börjar den säljas. Det handlar precis som i föregångaren om en sjuväxlad låda.

En intressant nyhet är att den manuella lådan blir ett "kostnadsfritt tillval". Det kostar alltså inte mer att välja dubbelkopplingslådan PDK som finns tillgänglig i 911-modellerna idag.

Det är Porsche 911 Carrera S och 4S som kommer få den sjuväxlade lådan. Instegsmodellen Carrera (utan "S") blir därmed utan manuell låda, åtminstone som det ser ut nu. Med manuell låda kapas nio kilo på tjänstevikten av bilen.

Den manuella växellådan är som bekant utrotningshotad eftersom de allra flesta stora biltillverkare nu storsatsar på någon form av automatlåda även i sina prestandabilar.

Spara 130.000 – nya snikmodellen är bästa köpet

Så bra är Porsche 911 enligt ägarna – detta ska du kolla

Erik Söderholm

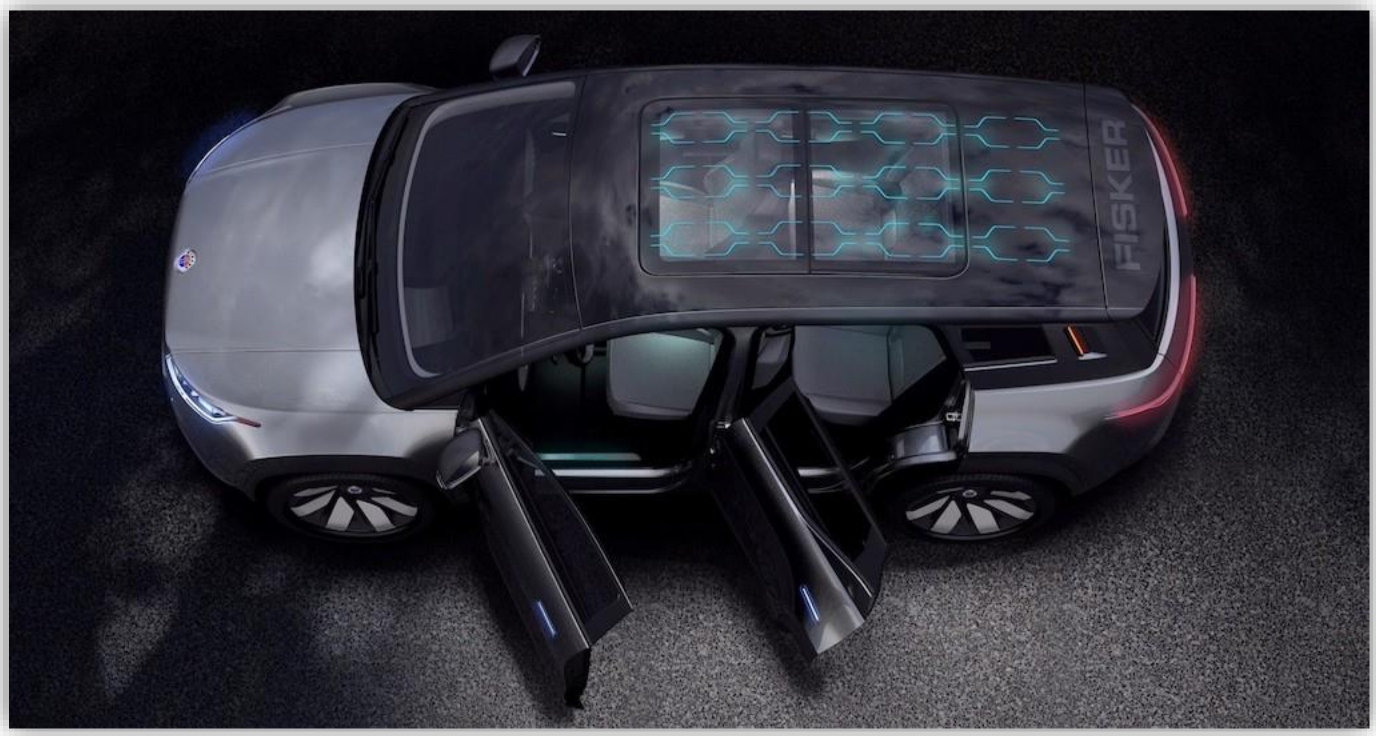
RECHARGE

5. Henrik Fiskers nya grepp: "Leasa min elbil med app"

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-11-01, 13:40

Henrik Fisker, den danska bildesignern med utsökta kreationer som BMW Z8, Aston Martin V8 Vantage och Aston Martin DB9 på sitt cv. Efter att Henrik Fisker gjort sig ett namn i bilvärlden fick han sedan för sig att gå från bildesign till biltillverkning.



Hans första bil hette Fisker Karma. En laddhybrid som byggdes av finska Valmet Automotive, men som inte blev någon direkt succé när den lanserades 2011, och tillverkningen lades ner redan året därpå. Fisker Karma reinkarnerade sedan 2016 under namnet Karma Revero, men att påstå att den modellen blivit en hit är verkligen att ta i.

Men den här gången kanske Henrik Fisker sätter huvudet på spiken. Eldrivna suvar med ordentlig räckvidd är vad kunderna vill ha, så det är vad Fisker kommer att bygga.

Modellen, med det naturklingande namnet Fisker Ocean, är en helt eldriven suv med ett batteripaket på 80 kWh. Det ska räcka till en räckvidd på mellan 40 och 48 mil. Dessutom är taket täckt av solpaneler som i optimala falla kan ge ungefär 1.600 mils räckvidd per år. Detta lär dock endast vara möjligt på ställen med fler soltimmar än oss här i Skandinavien.

Fisker meddelar också att man lanserar en ny typ leasing med Fisker Ocean.

"Framtidens mobilitet handlar om att kunna njuta av en elbil utan krångel, långa kontrakt och höga ägandekostnader. Att köra en Fisker Ocean kommer att vara enkelt – genom ett flexibelt leasingavtal som upprättas via vår app", säger Henrik Fisker.



Exakt vad detta kommer kosta och vad som ingår utöver underhåll och service ska offentliggöras den 27 november. Då öppnas också möjligheten att förboka bilen. En körklar prototyp ska stå färdig 4 januari. Den fullskaliga produktionen ligger dock en bit in i framtiden, med ett preliminärt startdatum i slutet av 2021.

Det är inte första gången Fisker bygger en helt elektrisk bil. I början året presenterande man Emotion, en fyrsitsig lyxbil med en räckvidd på "över 64 mil". Den är dock inte lite modest prissatt som Ocean verkar bli. Fisker Emotion kostar från 130.000 dollar, vilket är i paritet med vad Tesla Model S Performance kostar i USA.





[Fisker Karma är tillbaka – nu som Karma Revero]



[Allt som är fel med Fisker Karma på 90 sekunder – men vi gillar den ändå!]



[Fisker Emotion är officiell – mer räckvidd för pengarna än Tesla?]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Lightyear One är världens mest aerodynamiska bil

Mattias Rabe

31 oktober 2019

Nederländska elbilen Lightyear One visar sig vara en riktigt hal en, med en luftmotståndskoefficient lägre än någon annan bil.



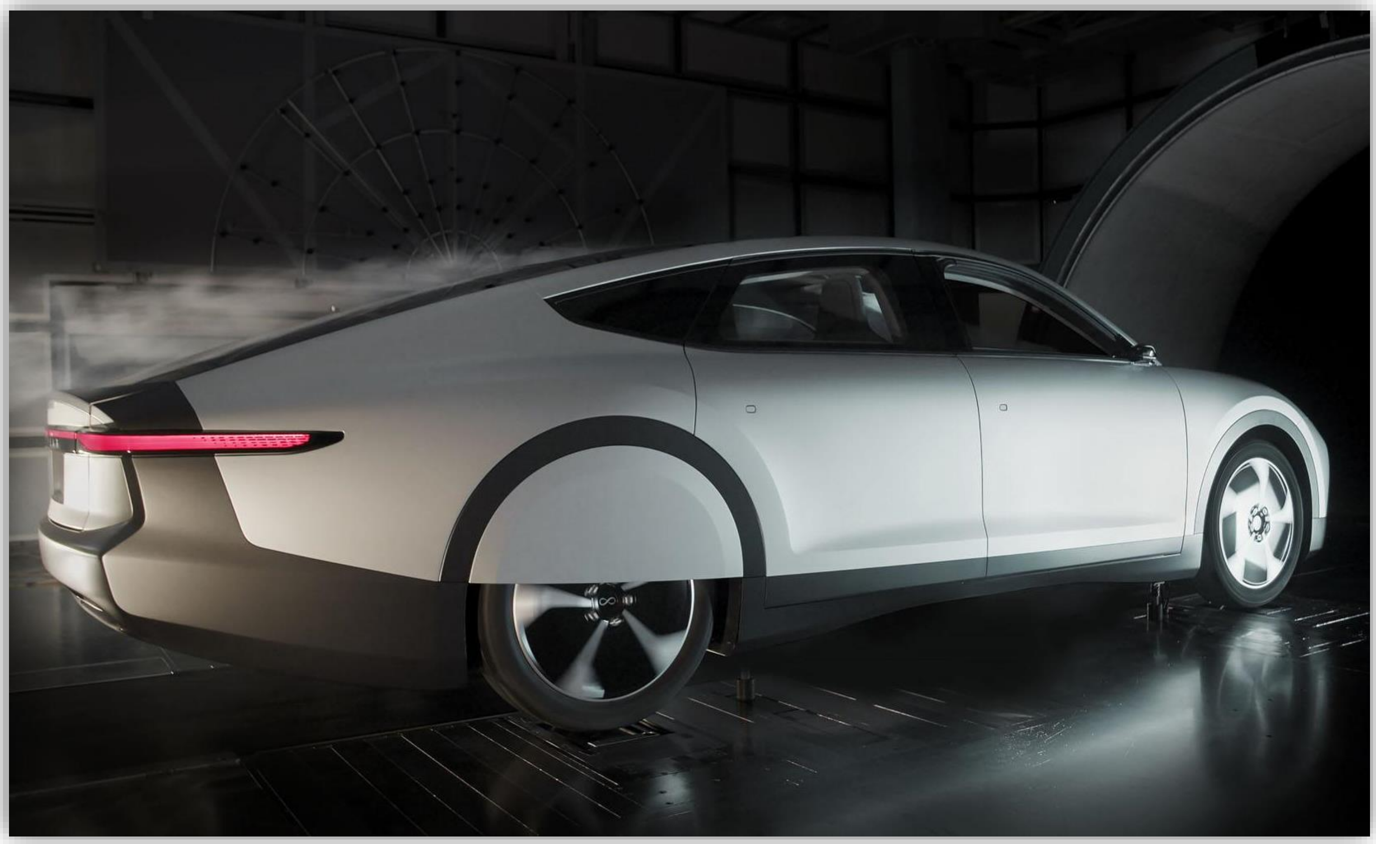
FILM: https://youtu.be/0MuVExCsS_s

I våras och i somras skrev vi om nederländska startup-företagen Lightyear och deras första modell One, en elektriskt driven bil som sägs revolutionera framtidens hållbara mobilitet. Gänget bakom företaget är inga mindre än personerna som ligger bakom flera av vinnarbilarna i World Solar Challenge i Australien, det vill säga tävlingen som körs över den stora kontinenten med enbart solenergi som energikälla. Av den anledningen har Lightyear One utrustats med fem kvadratmeter solcellspaneler som ska räcka till sex mils extra körning varje dag.

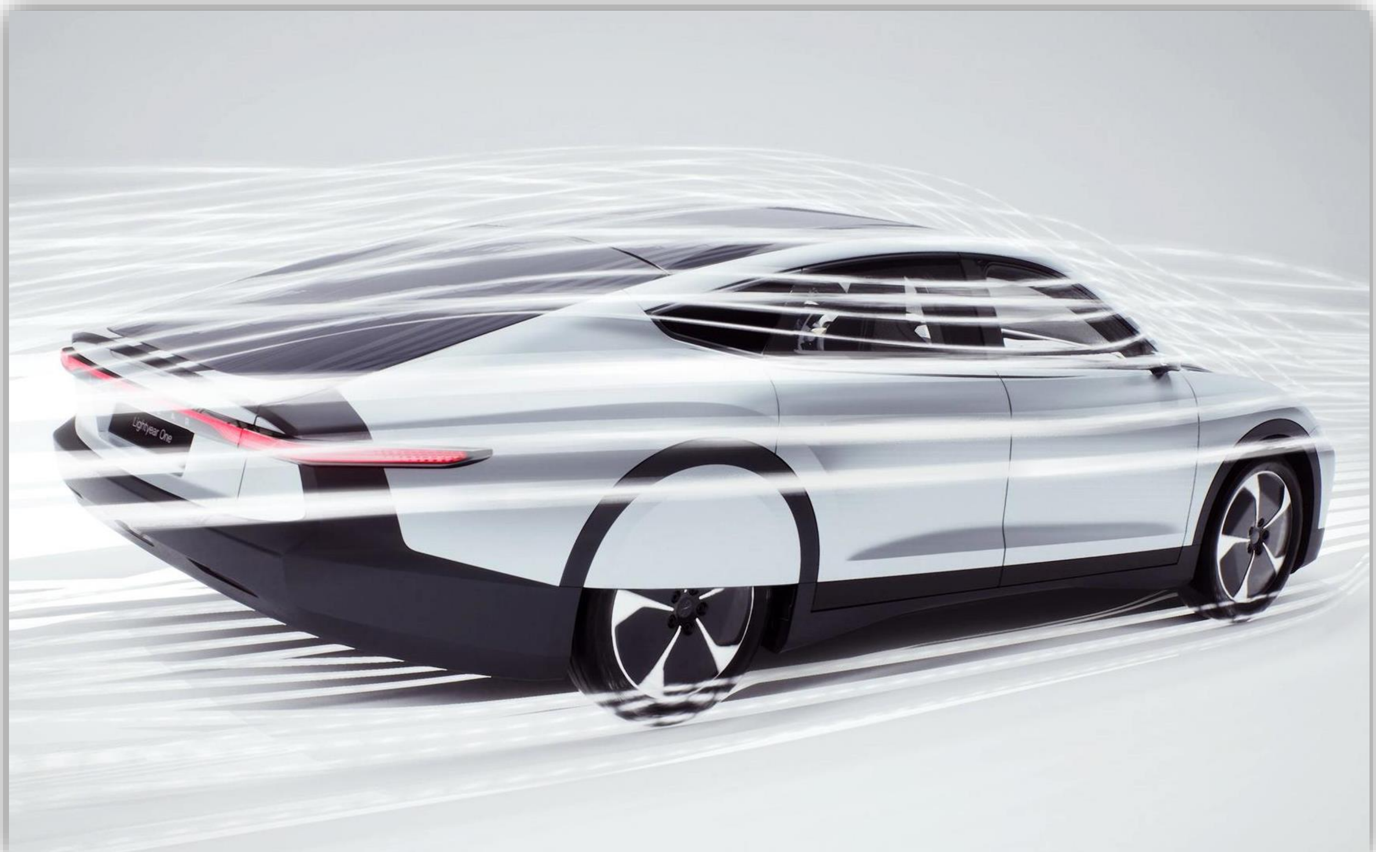
Enligt det nederländska företaget är den totala räckvidden 72,5 mil enligt WLTP-körcykeln. Väl tilltagen alltså, men batteripaketet ska samtidigt vara litet, dock vet vi ännu inte hur litet. Det finns emellertid uppgifter som säger att det är på 60 kWh vilket i så fall ger en snittförbrukning på väldigt låga 0,83 kWh per mil. Extra bra får siffran anses vara i och med att bilen är fem meter lång och rymlig nog för fem personer.

0,83 kWh/mil är en omöjlig siffra att uppnå med dagens elbilar, men Lightyear One sägs alltså kunna nå dit med hjälp av bland annat låg vikt och väldigt ”hal” kaross, det vill säga väldigt lågt luftmotstånd.

Och just luftmotståndet verkar vara extremt lågt. Lightyear har nämligen testat bilen i Pininfarinas vindtunnel i Turin och kommit fram till att luftmotståndskoefficienten, det så kallade Cd-värdet, är rekordlåg.



”Under en veckas testande i en vindtunnelanläggning i Turin kunde Lightyear-gänget styrka simuleringsmodellerna och få fram en luftmotståndskoefficient på under 0,20. Det innebär ett nytt aerodynamiskt rekord för Lightyear One. Den exakta siffran kommer att offentliggöras när bilen är färdigutvecklad. Som resultatet nu ser ut kommer Lightyear One troligtvis att vara den mest aerodynamiska bil som finns på marknaden”, skriver Lightyear.



Inte bara slank, Lightyear One påstås även kunna laddas med energi för 40 mils körning över en natt – via ett vanligt 230-volts vägguttag. Hur det går till har ännu inte specificerats.



Volkswagen XL1 är hal med en luftmotståndskoefficient på 0,189.
Prototypen av XL1 hade ännu lägre värde på 0,186.

Vi får alltså inte reda på exakt hur ”hal” Lightyear One är utan måste vänta på siffran. Förhoppnings har Lightyear lika bra koll på andra hala bilar genom tiderna som vi – Volkswagen XL1 (bilden ovan), som inte är helt olik Lightyear One sett till karossformen, har ett Cd-värde på 0,189 och General Motors märkliga elbil EV1 (bilden nedan) från 1990-talets andra hälft har ett värde på 0,19.



General Motors EV1 är även den hal med en luftmotståndskoefficient på 0,19.

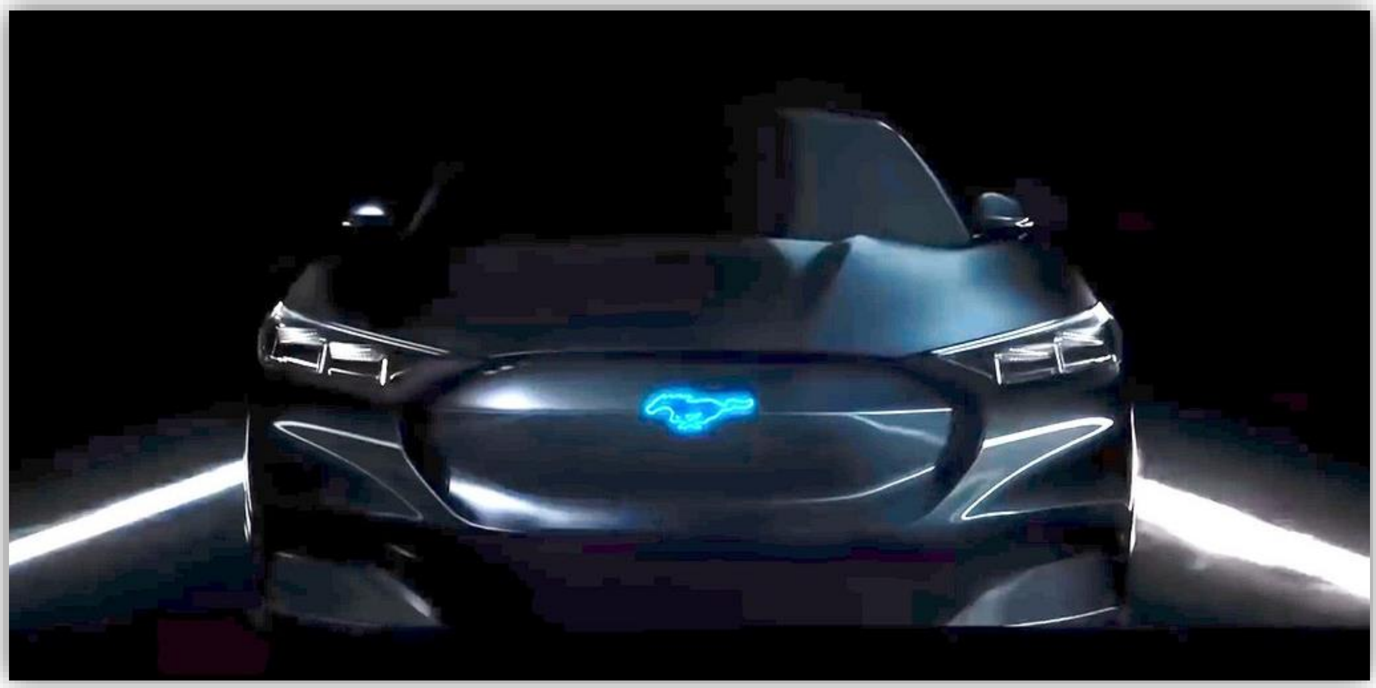
7. Är det här världens snyggaste elbil?

Redaktören bytbil 2019-11-01

Nya skisser visar hur Mustang-inspirerade Ford Mach E kan se ut



Är detta världens snyggaste elbil? Skisser på Fords nya elbil gjorda efter CAD-ritningar som läckt ut avslöjar en crossover med Mustang-drag. Bilen går 60 mil på en enda laddning och kommer kosta som en Volvo XC40 Recharge.





Genom att CAD-ritningar har läckt ut på nya Ford Mach E så får vi en ganska bra uppfattning om hur bilen ska se ut. På Mach E-forum som redan startats på nätet har det nu publicerats skisser på bilens sannolika utseende utifrån CAD-ritningarna. Den får ett tydligt Ford Mustang-inspirerat utseende – marknadens snyggaste elbil tycker vi.

Bilen visas den 17:e november inför Los Angeles bilsalong och uppgiften om att den ska gå 60 mil på en enda laddning har slagit ner som en bomb i bilvärlden. Bilen kommer att börja levereras till kunder efter sommaren nästa år och tycks därför hinna före både Volvo XC40 Recharge och Teslas nya mindre suv Model Y. Fords nya suv är bara början på märkets stora satsning på elbilar.

Räckvidden på 60 mil lär skapa stor oro hos Volvo, vars nya bil bara går 40 mil på en laddning. Även Audi och Mercedes suv:ar går omkring 20 mil kortare än den kommande Forden.

Hittills har Ford inte släppt någon information utöver att bilen kommer 60 mil på en laddning och från Ford i Sverige vill man inte lämna några fler detaljer inför bilens världspremiär den 17:e november. BytBil har dock kartlagt alla uppgifter som cirkulerar om den kommande suv:en.

Ford har själva släppt en kort film med spionbilder av bilen. Det tycks handla om en mellanstor suv av ungefär samma storlek som en Volvo XC60. Bilen verkar ha en stor skärm i interiören på likande sätt som Tesla Model 3. De har även släppt två renderingar som visar att karossen har omisskännliga drag av Ford Mustang. En som visar karosslinjen och en bild på bakdelen som visar att bilen får lyktor som är klart Mustang-inspirerade.

Rykten säger att bilen blir bakhjulsdriven – och att den kan innehålla revolutionerande batteriteknik som gör att de klarar den klassledande räckvidden på 600 km.

Vissa Mustang-fans rasar mot att en elektrisk suv ska få heta Ford Mustang, och det är inte säkerhet att Ford använder det ikoniska modellnamnet på elbilen. De har redan registrerat varumärket Mach E. Tidigare har Ford kallat bilen för Mach One.

Priset är ännu så länge okänt men det ryktas i USA att bilen kommer att kosta mindre än 50 000 dollar. Det ska även komma en version för 40 000 dollar senare. För svenska förhållanden innebär det att bilen bör bli billigare än Volvo XC40 Recharge som kostar drygt 50 000 dollar.

Den nya Mustangliknande elbilen är bara en del av Fords elektriska satsning. De har även köpt in sig i Rivian som tillverkar pickuper och Ford i Europa kommer att samarbete med Volkswagen om elektriska plattformar.

SVENSKA DAGBLADET

8. Kompakt suv för små passagerare

Ia Wadendal

publicerad 2019-10-27

Mitsubishis senaste uppdatering av lill-suven ASX har gett bilen en tuffare framtoning, starkare motor och mer komfort. Men en del saknas i standardutrustningen.



Mitsubishi ASX är en bra kompaktsuv för den som inte behöver jättestora utrymmen.

Kompakt suv för små passagerare

Det är inte konstigt att den så kallade kompaktsuven är den populäraste biltypen såväl i Sverige som i resten av Europa. Man sitter högt och får en riktigt bra översyn över trafiken runtomkring. I stort sett alla biltillverkare har något att erbjuda köparen i den här storleksklassen så konkurrensen är näst intill mördande.

Mitsubishis lill-suv ASX lanserades redan 2009 och är biltillverkarens tredje bäst säljande modell. Syskonen i den stora suv-familjen är Eclipse Cross, Outlander och Outlander PHEV – laddhybriden.

ASX har uppdaterats ett antal gånger sedan lanseringen och till modellår 2020 har den begåvats med Mitsubishis nya exteriördesign ”Dynamic Shield”.

Den höga fronten med sina sneda led-strålkastare, ny stötfångare, distinkt hasplåt och skarpa linjer i grillen ger att betydligt tuffare utseende än tidigare. 18-tumsfälgar till hjulen går att få om man så vill.

För den som inte nöjer sig med traditionella diskreta toner som svart, vitt eller grått i lacken går det också att beställa bilen i mer färggranna ”Red Diamond” eller ”Oak Brown”.

Bilmodellen har nu också fått en starkare motor – det sitter en 2-liters bensinmotor på 150 hästar under huven. Det går att välja mellan en femväxlad manuell låda och en steglös automatlåda som även kan köras halvmanuellt med sportläge och paddlar på ratten.



Mitsubishi är en föregångare på fyrhjulsdrift.
Den här modellen har en markfrigång på 19 centimeter.



Det sitter en 2-liters bensinmotor på 150 hästkrafter under huven.

Testbilen har den högsta utrustningsnivån – Businessversionen – och i den är det automatlåda som gäller. Jag hade gärna testat den manuella växellådan också men tid fanns inte för detta. Är nämligen inte helt förtjust i de steglösa CVT-lådorna då de svarar rätt långsamt på gaspådrag– och så är det även i ASX. Men det går att avhjälpa genom att lägga i sportläget och växla med paddlarna på ratten, tack och lov.

Det går att beställa Auto stop & go-systemet både tillsammans med den manuella växellådan och automaten. Detta system – som innebär att motorn stannar vid rödljus och i kö och startar när du ska köra igen – är ett bra sätt att spara på bränslet. Det fungerar bra och smidigt under vår provkörning.



På instrumentbrädan sitter en åtta tum stor infotainmentskärm.
Men trådlös laddning för mobilen saknas.

Interiört har ASX också uppgraderats. Det sitter en åtta tum stor infotainmentskärm på instrumentbrädan numera, och det går förstås att spegla smarttelefonens appar i den. Synd att det inte finns trådlös laddning för mobilen bara.

En kompaktsuv ska passa den lilla familjen men det verkar innebära att familjemedlemmarna ska vara kompakta i storleken också.

Det som är bäst ur komfortsynpunkt är ändå förarstolen som inte bara kan hissas upp eller ner utan också tiltas så både den med korta och långa ben hittar sin perfekta position. Men – denna fina förarstol får man bara i Businessversionen som kostar 309 900 kronor, 60 000 mer än instegsversionen City.



Man lägger i sportläget och växlar med de grå paddlarna på ratten.



Knapparna för filbytesvarnare och stolsvärme är plastiga.

Passagerarstolen fram har inte samma finesser och i baksätet är det trångt om saligheten. Min fotografkollega som är 1.85 lång sitter som i ett skruvstäd med knäna pressade mot stolen framför och huvudet i absolut närkontakt med taket.

En kompaktsuv ska ju passa den lilla familjen men det verkar innebära att de enskilda familjemedlemmarna ska vara små och kompakta i storleken också.

I Businessversionen får man också ett panoramaglastak med led-belysning. Om skärmen och de stora vridbara reglagen för värme och AC får klart godkänt så är det lite trist att se de plastiga knapparna för till exempel stolsvärme och filbytesvarnare – de senare ger nästan en 80-talskänsla.



I baksätet är det trångt om saligheten.



Baksätet är inget för långbenta, det är trångt om saligheten.

Mitsubishi är en föregångare på fyrhjulsdrift och denna lilla suv har tre olika körlägen – ett för enbart framhjulsdrift och lägre bränsleförbrukning, ett automatiskt för driftfördelning till alla fyra hjulen och ett låst läge för 4WD som förbättrar bakhjulens dragkraft och hjälper till om man till exempel fastnat i snön under vintern.

Det går enkelt att ändra körlägen med den runda knappen som sitter ovanför växellådan. Knappen är dock lite väl tryckkänslig – när jag ska placera min mobiltelefon i facket framför den råkar jag trycka till körlägesväxlaren och vips står det 4WD i displayen.

Under provkörningen är vädret höstvackert och det är torrt på alla vägar som testas, så tyvärr går det inte att prova fyrhjulsdriften i riktigt svåra förhållanden. Men den klättrar mjukt och fint över gropar och stenar på en skogsväg kan vi i alla fall konstatera. Euro NCAP har inte testat Mitsubishi ASX sedan 2011, och då fick den fem stjärnor.

Nya ASX har i instegsversionen den mest grundläggande säkerheten – till exempel antisladd, antispinn, autobroms, panikbromshjälp och sju krockkuddar. Den har också ett kollisionsvarningssystem för att förhindra krock i låga hastigheter.

Det så kallade RMS-systemet upptäcker fordon eller andra objekt inom fyra meter framför och aktiveras om gaspedalen trycks ned för snabbt eller för starkt – och hjälper till om föraren inte kan styra undan själv.

Men de numera vanliga och efterfrågade varningssystemen för döda vinkeln, filbyte och korsande trafik finns bara i Businessversionen. Backkamera och backsensorer är dock med i standardutrustningen.



Under körning släpper Mitsubishi ASX in en hel del vägbuller.

Specifikationer | Mitsubishi ASX 2,0 4WD

Grundpris:	249 900 kronor.
Förbrukning:	8,2 liter/100 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	185 g/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	3,9 mg/km (WLTP).
Motor:	4 cylindrar, 2-liters bensin.
Kraftöverföring:	5-vx manuell eller automat, fram- och 4-hjulsdrift.
Skatt:	6 939 kronor/år.
Max effekt:	150 hk.
Max vridmoment:	195 Nm vid 4 200 v/min.
Tjänstevikt:	1 470 kg.
Längd/bredd/höjd:	436/181/164 cm.
Bagage:	406–1 219 liter.
0–100 km/h:	10,6–12,5 sekunder.
Toppfart:	190 km/h.
Max släpvagnsvikt:	1 300 kg.
Markfrigång:	19 cm.

Motor/växellåda
Betyg: 5 av 6
Pigg och rapp motorrespons i stadstrafik, men automatlådan är seg vid gaspådrag under omkörningar på motorväg. Med det halvmanuella sportläget slipper man dock den känslan när man varvar upp.

Ekonomi
Betyg: 4 av 6
Grundpriset är bra, men för att få det de flesta vill ha och behöver i säkerhets- och komfortväg bör man välja Businessversionen. Då hamnar priset på över 300 000 kronor. Bränsleförbrukningen är rätt hög.

Miljö
Betyg: 3 av 6
185 gram koldioxid per kilometer drar ned betyget.

Köregenskaper
Betyg: 4 av 6
Bra styrrespons men för att slippa den sega känslan i automatlådan vid gaspådrag måste man köra med sportläget och rattens paddlar – det kostar på i bränsleförbrukning. Pigg och bra i stadstrafik. Enkelt att skifta lägena för fyrhjulsdrift.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Det var länge sedan bilmodellen testades av Euro NCAP (2011), då fick den fem stjärnor. I standardutrustningen ingår panikbromsassistans, men för att få varning för filbyte, döda vinkeln och korsande trafik måste man köpa Businessversionen (309 900 kr).

Helhet

Betyg: 4 av 6

En bra kompaktsuv för den som inte behöver jättestora utrymmen. God komfort för föraren med stolar som kan lutas i olika lägen för att passa individen. Trångt för långbenta i baksätet dock. Släpper in en hel del vägbuller.

Två rivaler



Nissan Qashqai DIG-T 160 DCT.
252 400 kronor.
Pigg i accelerationen, en fin sjustegad och mjukväxlande automatlåda.



Skoda Karoq 1,5 TSI.
257 600 kronor.
Mjukväxlad automat ger en bekväm och relativt tyst färd.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Mercedes driver med BMW:s stora grill

Mattias Rabe, 1 november 2019

BMW:s enorma grillar på senare tid har hånats rejält på nätet. Nu har Mercedes stämt in i körsången.



Som ett litet halloween-skämt skickade BMW USA i går ut en tweet (ett meddelande på sociala plattformen Twitter) som samtidigt var ett litet skämt på Mercedes bekostnad. I tweeten står det ”Nu kan alla bilar klä ut sig till sin favorit-superhjälte”. Till textraden hör en bild som visar en vit Mercedes-AMG E 53 4Matic+ som täckts över med ett skynke utfört som en blå BMW M5.

Kul skämt en dag då många älskar att spöka ut sig, det tyckte säkert Mercedes också som passade på att hugga tillbaka – med ett giftigare bett.

Daimler AG, koncernen som Mercedes ingår i, svarade nämligen som följer:

”Snyggt, BMW USA. Det är en riktigt skrämmande kostym! Framför allt den kylargrillen…”

Mercedes syftade förstås på BMW:s allt större njurar i fronten. BMW M5 har inte speciellt stora njurar, men suven X7 har stora, så även 7-serie som fick 40 procent större njurar vid senare uppdateringen, och så klart nya X5 som även den har rätt stora ”näsborrar” i nyllet. Men det är ingenting mot vad BMW Concept 4 uppvisade på bilsalongen i Frankfurt för ett par månader sedan. Dessa gigantiska njurar, som du ser på bilden längst upp i denna artikel, är på gång att ta plats på nya 4-serie och nya M4 samt eventuellt på nya M3.

BMW USA @BMWUSA · 31 okt.

Now every car can dress up as its favorite superhero. @MercedesBenzUSA #HappyHalloween🎃 from #BMW



828 7,9 tn 21,4 tn

Daimler AG
@Daimler

Svarar @BMWUSA och @MercedesBenzUSA

Nice one, @BMWUSA. That's a really scary costume! Especially that radiator grille...

Översätt tweeten
4:39 em · 31 okt. 2019 · Twitter for iPhone

GALLERI
BMW Concept 4
70 bilder

10. Nya förslaget: Inför motorvägsavgifter – även i Sverige

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-10-31, 11:21

Vill få bilister att tänka om och åka kollektivt istället.



Att betala avgift för att köra på motorvägar är inte ovanligt i andra länder. Nu vill Liberalerna införa motorvägsavgifter även i Sverige, skriver Aftonbladet.

Planen är att avgifterna ska tas ut på motorvägssträckor som redan har bra kollektivtrafik och att de därför ska få fler bilister att åka kollektivt istället. Ett exempel skulle kunna vara sträckan mellan Stockholm och Uppsala.

Förslaget presenteras för att profilera partiet i klimatfrågan och den som kör en elbil ska inte behöva betala.

"Antalet som åker kollektivt ökar redan ganska kraftfullt, det vill vi också bygga ut. Samtidigt är det många som åker bil till jobbet. Men finns det en avgift skulle nog fler tänka om, om det faktiskt finns bra kollektivtrafik på den sträckan", säger Helena Gellerman, klimatpolitisk talesperson i Liberalerna, till tidningen.

Det är som sagt inte ovanligt med motorvägsavgifter i andra länder. Norge tar till exempel ut "bompengar" för att köra på vissa vägar. I Frankrike, Italien, Spanien och Portugal ägs och underhålls många motorvägar av privata bolag och de finansieras av motorvägsavgifter.

I vissa andra länder, som Österrike och Schweiz, krävs ett klistermärke (så kallad vignette) för att köra på motorvägarna.

Nu skärps bonus/malus – så hög blir straffskatten

Trängselskatten i Stockholm höjs kraftigt – så dyrt blir det

Feber

11. Tekniska museet deltar i veteranrally

Av Bobby Green, 2019-11-01 kl 16:00

Med två bilar som är över 100 år gamla



De Dion Bouton Vis-à-vis från 1901

Nu på söndag så är det återigen dags för London Brighton Veteran Car Run - ett veteranbilsrally som man har kört ända sedan 1927. Här samlas bilar från hela världen för att "tävla" mot varandra i ett rally mellan London och Brighton, en sträcka på strax under nio mil. Tekniska museet kommer återigen att delta i tävlingen och man gör det med en De Dion Bouton Vis-à-vis från 1901 och en trehjuling som heter De Dion Tricycle från 1899.

Lycka till i rallyt!

Bobby Green



Trehjuligt fordon (motorcykel) fabrikat De Dion av typen Tricycle.

Pressmeddelande

Museets hundraåriga bilar får nytt liv i brittiskt rally

På söndag rullar två av Tekniska museets äldsta bilar i ett veteranrally mellan London och Brighton. Efter restaurering tillsammans med Autoseum i Simrishamn har två av museets tidiga motorfordon återupplivats för att ge besökare möjlighet att se, röra, känna och uppleva dem på nära håll.

Ända sedan 1927 har London Brighton Veteran Car Run samlat bilar från hela världen i ett rally mellan de två städerna. Den första söndagen i november varje år startar bilarna från Hyde Park och kör den 87 kilometer långa vägen till Brighton med en högsta tillåten hastighet på strax över 30 kilometer i timmen.2018 deltog Tekniska museet med två bilar, som med lite hjälp i backarna tog sig hela vägen in i mål.

Det är inte helt självklart för ett museum att ställa upp i ett rally med klenoder som de här tidiga fordonen.Bilarna är en del av Tekniska museets satsning på att skapa en Handling Collection, något som faktiskt inte är särskilt vanligt bland museer. Pådet här sättet besökare kan få höra, känna, lukta och se museiföremålen i drift.

Tekniska museet – alla små geniers favoritställe

Tekniska museet verkar för att öka allmänhetens och speciellt ungdomars intresse för teknik och naturvetenskap – med sikte på innovation och entreprenörskap för en hållbar framtid. Museet har också i uppdrag att förvalta och vårda Sveriges industriella och tekniska kulturarv. Tekniska museet är Sveriges största tekniska museum och hade 323 399 besökare 2018. Tekniska museet är en del av Royal Djurgården, Skandinaviens främsta attraktion och ett besöksmål i världsklass. Tillsammans välkomnar Djurgårdens attraktioner över 15 miljoner besökare årligen.

Klassiker

12. Lambrettafabrikens hundkoja

Publicerad 30 oktober

Text Mårten Carlsson

Under en tioårsperiod kom en försvarlig mängd kojor från Italien.



Innocenti daterar sig ända tillbaks till 1920, men det var efterkrigstidens Lambrettas de blev berömda för.

I början av sextiotalet började man även licenstillverka bilar från BMC. Däribland Austin A40 Futura som fick snart fick en egen prägel och kallades Innocenti IM3, senare J4. Austin-Healey Sprite gjordes också med en helt egen design, och fick heta Innocenti 950S.

Och naturligtvis satte man ihop BMC:s storsäljare, i september 1965 rullade de första italienbyggda hundkojorna ut ur fabriken.

Först handlade det om hela CKD-satser från England, men ganska snart började man göra mer och mer egna detaljer. Efter några år skiljde sig det en hel del under skalet på bilarna från Innocenti i jämförelse med originalet. En del benämningar var olika likaså, Travellern kallades här bara Innocenti T, och det fanns en Mini 1001 och en Minimatic, med automatlåda, som dock blev en kortlivad variant.

1972 gick BMC, eller BLMC som det nu hette, med Leyland med i bilden och köpte upp hela Innocenti. För den italienska Minin sålde bra, tvåa efter Fiat på hemmaplan, och betydligt mer än Volkswagen. En hel del gick på export också. Man öppnade till och med upp en extra fabrik i Belgien för sätta ihop exportmodellerna.

Så man beslutade sig för att göra en ny modern Mini, och den kom att ritas av Bertone. Under skalet inga dramatiska förändringar, eller några förändringar alls egentligen. Men på Turinsalongen 1974 stod den nya Mini 90L som man hade stora förväntningar på.



Mini T

Men det svängde raskt i det brittiska moderbolaget, från att kunnat göra stora investeringar 1972, kunde man inte göra något alls 1975...

Det blev sista året för den klassiska Innocenti Mini och de nya 90 och 120L modellerna sålde inte som förväntat. Året efter gick brittiska staten in och i princip tvångsförvaltade BLMC och Innocenti såldes till de Tomaso.

Men åren 1965-75 blev det totalt 437440 stycken Minis som kom att byggas i Italien.



Mini 1001



Mini 90L , Hundkoja med ny fasad.

Läs mer om:

Premiär för nya lilla Austin 1959
Den 26:e augusti 1959 fick allmänheten beskåda BMC:s nya minsting, Austin Seven eller Morris Mini-Minor som den kallades. Det kom att ta några år innan man kallade dom Mini rätt och slätt.

Mot Monte Carlo 1960
BMC:s egna film om äventyret med deras nya Mini i Monte Carlorallyt 1960. Ett ypperligt sätt att visa upp den lilla bilens pålitlighet och styrka. 2

Hundkojan från början
Det är 1959 och här byggs de allra första Austin Mini Se7en som de hette i början, i Longbridge.

Jubileumskoja
Det firas och hurras och det är full rulle i fabriken. Här rullar den två miljonte Minin av bandet i Longbridge, året är 1969.

Specialutgåva: Hurra för Hundkojan!
Hundra sidor Hundkoja – vi hyllar den lilla storheten som fyller 60 år med en egen utgåva. Klassikers bästa artiklar om Austin och Morris, om Moke och Marcos, om Riley Elf och Wolseley Hornet och givetvis om Cooper och Cooper S.

Bilsommar 2019 på köpet!
Volkswagen Typ 3, Opel Kadett Rallye, Mercedes 500 SL, Hundkojor på is, Bugatti och Volvo 445 Pickup – nya Klassiker får du förstås inte missa. Dessutom Sveriges mest omfattande evenemangskalender – du får den på köpet med nya Klassiker. Sommarens, träffar, rallyn, marknader och veckosammankomster på ett bräde!

13. Belgisk Standard

Publicerad Igår 10:00, **text Mårten Carlsson**

I Belgien monterades Standard Vanguard av det anrika Imperia.



Standard Vanguard var en helt ny modern efterkrigsbil när den presenterades 1947, men den kom inte att beröra England så mycket. Premiärvisningen skedde i Bryssel och Vanguard var mest inriktad för export. Ganska snart började den sättas ihop på olika marknader, här i Sverige hos ANA, i Schweiz hos AMAG, och hos AMI i Australien.

Redan 1948 började man bygga den hos Imperia i Nessonvoux. Imperia grundat 1904 tillhörde en gång de stora Belgiska märkena bland Nagant, Minerva, Metallurgique och Excelsior. Det gick även så bra att man köpte upp tre av dom. Men så kom 30-talets depression, och Imperia slog sig ihop med den fjärde, Minerva, för att försöka överleva. Dessa år tillverkade man i huvudsak tyska Adler, som fick annan front, huv och skärmar för att behålla någon slags identitet.

Den modifierade Adlern fortsatte man med ett kort tag med efter kriget och i augusti 1948 började man sätta ihop Standard Vanguard. I Belgien gjorde man ett par egna varianter. 1950 kom en pickup, en sådan gjordes redan i Australien men Imperias variant skiljde sig på en del detaljer. Från 1951 erbjöd man även en elegant cabriolet. Vid sidan av dessa modeller satte man även ihop ett antal Triumph Mayflower och 1800 roadster.

1957 tog det slut för Imperias räkning då Standard satte upp en egen anläggning i Belgien. Men bara några år senare, 1963, upphörde Standard som märke själva.


STANDARD VANGUARD
INGEVOERD EN SAMENGEBOUWD DOOR DE
N. V. IMPERIA - NESSONVAUX (LUIK)
Volgende extras kunnen bekomen worden
Verwarming
Radio
Binnenbekleding in leder
Laycock de Normanville Overdrive
Etabl. John Lins
CAMIONS - MATERIEL INDUSTRIEL

Impéria





Imperias snygga Vanguard cabriolet.



Läs mer om:

[Grattis Standard Vanguard!
Varje dag firar Klassiker en ny bilnamnsdag. I dag den 1 augusti när Per har namnsdag vill vi uppmärksamma Vanguard!]

Klassiker

14. Grattis Pontiac Grand Prix!

Publicerad 6 november 2009 **text Carl Legelius**

Idag när Gustav Adolf firar namnsdag passar Klassiker på att fira Grand Prix, som varit Pontiacs finmodell från 1960-talet och framåt.



Grand Prix är franska för stort pris och används att namnge F1-lopp. Men även andra fina motorlopp och även hästtävlingar benämns i ordalagen Grand Prix. Från 1962 har Pontiac använt namnet till sin lyxigaste bilmodell.



Som en större Opel Admiral. Pontiac Grand Prix 1963 bar på ursprungsgenerna. Nästan lite sportig med extraljus i grillen och tuffa åttabultade fälgar. Eller hur!?



1969 var det mer pompa och ståt över linjerna. En smoking, en park och en korpsvart Grand Prix var medel för en man att verka framgångsrik.



Hurst hette en tillverkare av trendiga växelspakar för bilindustrin. Ibland fick de ha sitt namn på speciella och begränsade bilmodeller. I sin egen färgsättning vitt och guld, här på 1973-års Grand Prix SSJ Hurst.



Över stock och sten. 1977 gällde fortfarande samma grundkaross.
Minsta motorn var en V6 på 231 kubiktum och största en V8 på 455 kubiktum.



1985 års Grand Prix. En lite mindre storlek som kom redan 1978. Inom de egna leden byggdes en mängd bilar på samma bas. Buick Regal, Chevrolet Malibu, Chevrolet Monte Carlo, Oldsmobile Cutlass Supreme, Pontiac Bonneville och Pontiac Lemans. Största V8 var på 350 kubiktum.



1988-96 Grand Prix kallas generation 5. Framhjulsdrivna bilar med antingen en rak fyra eller olika V6 versioner att välja mellan, med turbo gav värstaV6;an 210 hk.



1997-2003 blev karossen trendigt avrundad. GTP hette värsta versionen som hade en kompressormatad V6 på 240 hk och just den modellen har senare visat sig kunna ta eld. Från mars 2008 har en mängd bilar återkallats för kontroll.



2004 -2008 blev sista generationen av Grand Prix. Faktiskt återigen med V8 som tillval. V6 med kompressor gav nu 260 hk och GXP versionen med V8 303 hk. Ersättaren fick den lakoniska beteckningen G8.

Läs mer om:



[Fullt tryck i Grand Prix 1969]

[På sextiotalet tog General motors upp den beprövade idén med ångdrift i bilar]

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

15. Reglementet för Formel 1 från 2021 presenterat i Austin…

Skrivet den 31 oktober 2019, klockan 20:14 | 185 kommentarer



Här en rendering av hur en bil skulle kunna se ut enligt det nya reglementet som tas i bruk från 2021

På plats i ett väldigt kyligt Austin, när vi kom till banan i morse bara obetydligt över nollan på termometern. Ska enligt uppgift bli soligt och fint på dagarna kommande veckoslut med mellan 15-20 grader dagtid men fortsatt kalla nätter.

Dagens stora grej har varit att FIA och Liberty nu presenterat det nya reglementet som ska gälla för Formel 1 från 2021. Vad man vill uppnå är känt sedan länge med bilar som bättre kan fightas med varandra på banan och ett kostnadstak som ska jämna ut skillnaderna mellan teamen när det gäller tillgängliga resurser vilket också förhoppningsvis hjälper till att jämna ut startfältet rent prestandamässigt

Att gå igen alla detaljer tar för lång tid, jag kommer länka till det som idag presenterats så får var och en läsa själv men några saker tycker jag ändå är värda att poängtera.

Den största förändringen på bilarna för 2021 blir aerodynamiskt där man visade upp de siffror vi hittills bara fått berättade för oss. Idag tappar bilarna ca 45 procent av sin downforce en billängd bakom framförvarande bil, med det nya reglementet blir siffran enligt de kalkyleringar och simuleringar som gjorts ca 14 procent. En avsevärd skillnad, de nya bilarna kommer att ha nästan full aerodynamisk effekt så nära som 3 billängder bakom vilket också är en stor skillnad mot idag där man måste vara betydligt längre ifrån bilen framför för att uppnå samma siffror. FIA kommer att införa en lite annan metod för att se att bilarna motsvarar reglernas målsättning där man med hjälp av CAD-scanning tydligare kan se att man får den effekt som är tanken.

För första gången regleras också hur mycket pengar ett team kan spendera, det blir alltså inskrivet i det sportsliga reglementet att man får använda max 175 miljoner dollar per säsong, detta med en kalender på 21 race. För varje race extra som kan komma till upp till max 25 (numera också inskrivet i reglementet) får man spendera 1 miljon dollar extra.

Nu finns alltså ett reglemente att förhålla sig till från 2021 nu återstår bara att få alla team att skriva på ett nytt avtal med Formel 1 där man förbinder sig att köra vidare. Någon deadline för detta finns inte men Chase Carey sa att ambitionen är att få detta klart så snart som möjligt. Självklart finns det reservationer från teamen kring mycket i det som idag presenterats men samtidigt röstades de nya reglerna enhälligt igenom i World Motorsport Council vilket borde betyda att de flesta är ok med vad som nu gäller från 2021.

En annan sak värd att poängtera är vilka delar som teamen ska/får producera helt enligt egen design, vad som är standarddelar, vilka saker som FIA "äger" rätten till men som teamen får bygga själva. Man har gjort en lista över vad som gäller som finns i de nya reglerna här nedan. 2021-bilarna blir även tyngre, minimivikten går upp från 743 till 768 kg vilket såklart ingen är nöjd med, vare sig från FIA.s, Formel 1:s eller teamen/förarnas håll. Den ökade vikten är dock en konsekvens av ökad säkerhet på bilarna, större hjul och att motorernas lägsta vikt går upp från 145 till 150 kg. Det nya reglementets bilar blir också långsammare än dagens bilar, varvtiderna kommer troligen att hamna någonstans där man var 2016 vilket för mig känns acceptabelt. Både FIA och Formel 1 anser att det är värt att offra varvtid mot att istället få bilar som bättre kan tävla mot varandra och jag har ingen annan uppfattning. Pratade med några av förarna på dagens presskonferens om just detta och så länge man lättare kan få möjlighet att fightas på banan är lite sämre varvtid inget större problem. Utmaningen kommer ändå att finnas där med lika mycket eller mer effekt som idag men betydligt mindre med downforce.

Generellt är jag positiv det det som idag presenterats, det var en bra genomgång då både FIA:s Nicolas Tombazis och Formel 1:s Ross Brawn gav ett stabilt intryck. Den som möjligen kändes lite osäker var Chase Carey som jag upplever inte riktigt kände att han var i rätt element inför världens ledande Formel 1-journalister. Jag tror detta kan bli bra även om jag inser att det kommer krävas lite tid innan allt blir så bra som det har potential att bli. Ambitionsnivån är hög och man har helt rätt sätt att se på saker och ting när det gäller hur racingen bör vara för att Formel 1 ska vara attraktivt även i framtiden.

Här är en kort video som FIA gjort om det som komma skall 2021:

https://youtu.be/vx32sVc-Rqg

Här också hela reglementet i skriftlig form:

Sporting regulations ***Technical regulations***

Lite Indycar hinner vi också med. De flesta har väl vid detta laget läst att Marcus Ericssons teamkamrat i SPM i år, James Hinchcliffe, som har kontrakt med teamet för 2020, inte kommer köra i det som numera heter Arrow Mclaren Schmidt Peterson. AMSP meddelande igår att det blir Pato O'ward och Oliver Askew som kör deras två bilar under 2020. James Hinchcliffe har som sagt fortsatt ett gällande kontrakt men får ingen bil att köra och har istället fått tillåtelse av AMSP att söka andra möjligheter för att finnas på grinden 2020. Att få detta besked i slutet av oktober är naturligtvis inte kul och gör det förstås svårt för honom att på så kort tid få ihop något till nästa år. "Hinch" har starka förbindelser med Honda, både hemma i Kanada men även i USA och har även en del egna sponsorer men tyvärr krävs det mer pengar för att få till en styrning än vad dessa kontakter kan ge. En plats i Indycar kostar ca 8 miljoner dollar och Hinchcliffe rapporteras ha ca en tredjedel vilket gör han situation än mer knepig.



Omtyckte kanadensaren James Hichcliffe ser ut att missa Indycarsäsongen 202

Som jag ser det har det pågått ett högt spel när det gäller James Hinchcliffes framtid i Indycar där det tidigt stod klart att han inte ville köra i ett team med Chevroletmotorer (Som Arrow Mclaren ska köra nästa säsong) samtidigt som han hade ett gällande kontrakt. Mclaren, Sam Schmidt och Ric Peterson ville samtidigt inte ha Hinchcliffe som förare i den nya satsning som nu gör tillsammans, frågan var bara vem som skulle betala för vad. Skulle gissa att Mclaren tagit en del av det samtidigt som teamets nya förare också får bidra för att täcka upp för kostnaden som Hinchcliffes kontrakt kostar i form av lön trots att han inte kör. För mig verkar det uppenbart att man från Arrow Mclarens sida tyckte det var billigast att låta Hinchcliffe var kvar på kontrakt, med de åtaganden det innebär, snarare än att köpa ut honom. ”Hinch” hade nog hoppats kunna bli utköpt och sedan med hjälp av Honda hitta en annan styrning till nästa år något som just nu ser ut att bli väldigt svårt.

SLUT